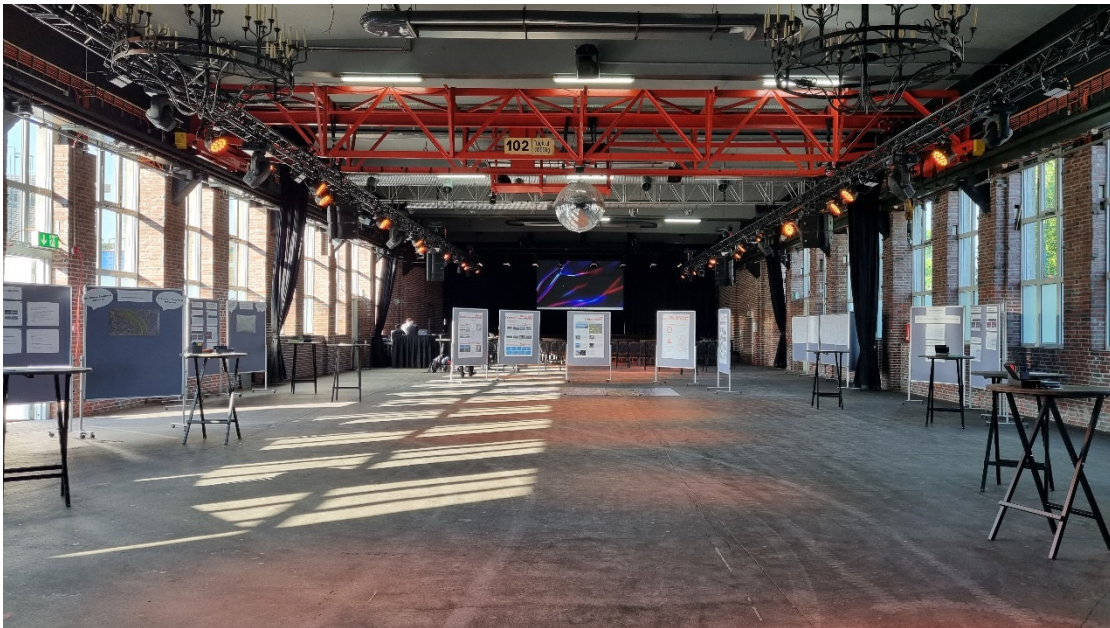


Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke

Dokumentation der Infomesse

Stahlwerk Düsseldorf, 17. Juni 2023



Agenda der Veranstaltung

1. Begrüßung
2. Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess
3. Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke
Vortrag zu möglichen Zukunftsvarianten
Austausch und Fragerunde mit dem Publikum
4. Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“
5. Ausblick

1. Begrüßung

Der Moderator Dr. Oliver Märker von Zebralog begrüßt die rund 180 Teilnehmenden zur Infomesse „Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“. Anschließend eröffnet der Mobilitätsdezernent der Landeshauptstadt Düsseldorf Jochen Kral offiziell die Veranstaltung. Dabei legt er in seiner Rede den Fokus auf das Bauwerk und dessen verkehrliche Belastung sowie den dadurch entstandenen Sanierungsbedarf. Er betont außerdem das Ziel, eine zukünftige Rheinquerung zu finden, die die Verkehrsinfrastruktur verbessere sowie positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und das Wohlbefinden der Bürger*innen habe.



2. Die Theodor-Heuss-Brücke und der Beteiligungsprozess

Moderator Dr. Oliver Märker erläutert im Anschluss den Beteiligungsprozess und betont die Wichtigkeit, Bürger*innen umfassend über den Zustand der Theodor-Heuss-Brücke zu informieren und in einen Dialog zu treten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll außerdem

- den Austausch zwischen Bürger*innenschaft, der Landeshauptstadt Düsseldorf und Fachleuten fördern
- Fragen beantworten, Hinweise und Anregungen entgegennehmen
- Informationen und Hinweise für die politische Beschlussvorlage liefern

3. Fachlicher Input zum Zustand der Theodor-Heuss-Brücke

Vortrag zu möglichen Zukunftsvarianten

Austausch und Fragerunde mit dem Publikum

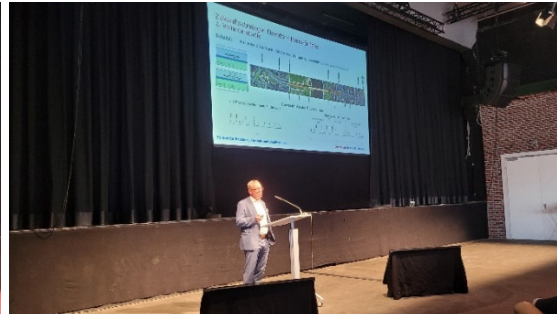
Um die Teilnehmenden gut auf die Inhalte der Infomesse vorzubereiten, startet der Projektleiter René Eis vom Amt für Brücken-, Tunnel- und Stadtbahnbau der Landeshauptstadt Düsseldorf mit einem Vortrag über den Zustand der Theodor-Heuss-Brücke in den fachlichen Input. Er erläutert, dass aufgrund des stetig zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs sowie die immer höheren Fahrzeuggewichte die Brücke inzwischen ermüdet ist und sie trotz aller Sanierungsarbeiten langfristig den Verkehr > 3,5 t nicht mehr aufnehmen kann. Die maximale Restlebensdauer von 20 bis 30 Jahren kann nur dann erreicht werden, wenn die festgestellten Schäden beseitigt und die notwendigen Ertüchtigungen durchgeführt werden – doch können dies Fachplaner*innen nicht garantieren. Wichtige Aspekte beim weiteren Vorgehen sind zudem der Landschafts- sowie der Denkmalschutz. Da die Theodor-Heuss-Brücke seit 2016 denkmalgeschützt ist, erklärt die Leiterin des Instituts für Denkmalschutz und Denkmalpflege der Landeshauptstadt Düsseldorf Svenja Schrickel, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung eng durch die zuständige Untere Denkmalbehörde begleitet und genau geprüft wird, inwiefern die Brücke erhaltungsfähig ist.

In mögliche Zukunftsvarianten im Rahmen einer Variantenstudie steigt anschließend Peter Sprinke als Projektleiter Planung und Tragwerksplanung Vorlandbrücken der INGE Schübler-Plan und Hegger + Partner ein. Er stellt verschiedene denkbare Alternativen für eine Rheinquerung dar:

- Var. 1 Ersatzneubau als Brücke (IV, ÖPNV, Rad, Fußgänger)
- Var. 2 Ersatzneubau Brücke (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)
- Var. 3 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Neubau Brücke (Rad, Fußgänger)
- Var. 4 Ersatzneubau als Tunnel (IV, ÖPNV) und Erhalt Bestand (Rad, Fußgänger)

Eine Multifunktionsbrücke („Living Bridge“) wird nicht Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung sein. Diese Idee wird als dringend benötigter Ersatz für die Theodor-Heuss-Brücke als zentrale Verkehrsader aus zeitlichen Zwängen für hochriskant und an dieser Stelle für ungeeignet eingestuft.

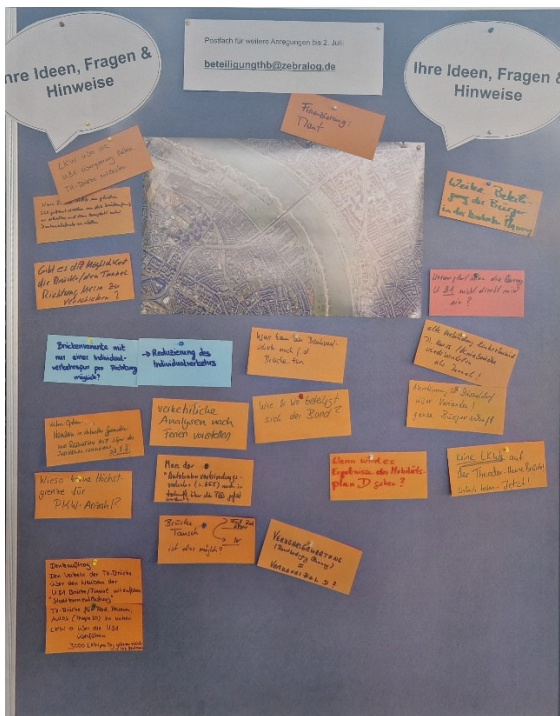
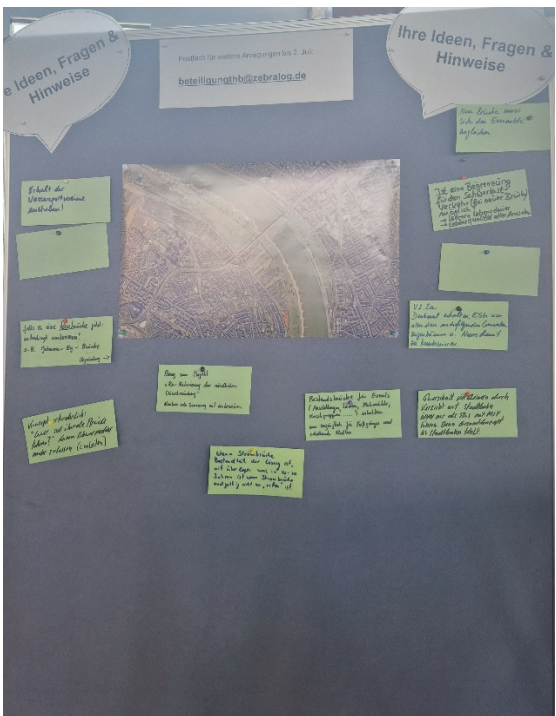
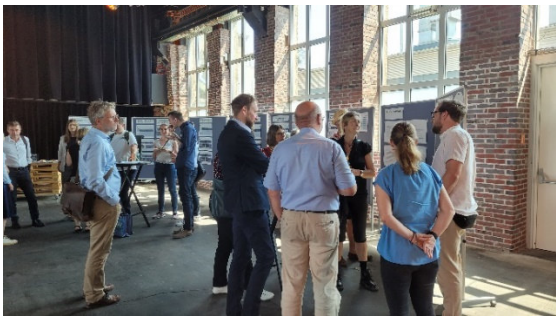
Während und im Nachgang der Vorträge haben Teilnehmende die Möglichkeit, erste Fragen zu stellen, die von den Expert*innen beantwortet werden.

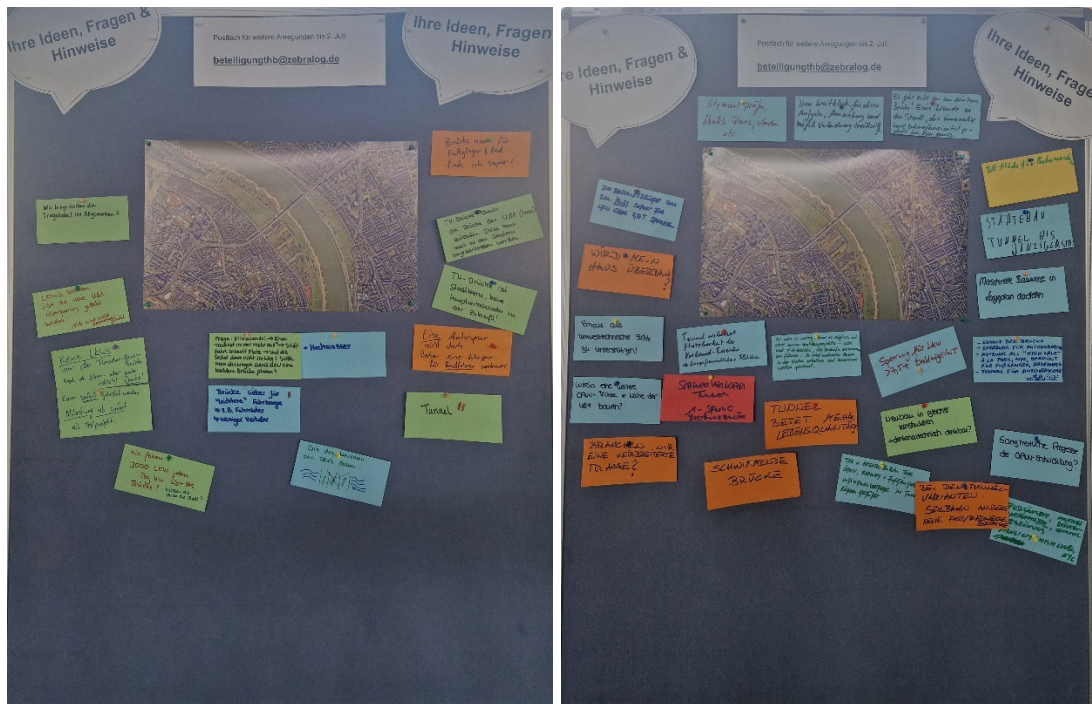


4. Infomesse und Podiumsdiskussion „Zukunftstrategie der Theodor-Heuss-Brücke“

Die oben skizzierten Varianten spiegeln sich auch in den Themeninseln wider, die die Besucher*innen im Anschluss an die Vorträge aufsuchen. An den Themeninseln finden die Teilnehmenden Pinnwände mit ausführlichen Informationsunterlagen wie Pläne und Fotos, sowie Karten und Stifte, um eigene Anregungen, Fragen und Ideen zu verschriftlichen. Neben den vier Zukunftsalternativen informiert eine Insel über den Bestand und lädt die Besucher*innen an einer großen Bodenplane mit Luftbild der Theodor-Heuss-Brücke ein, sich zu verorten. Im direkten Austausch können die Teilnehmenden ihre Fragen direkt an die Fachexpert*innen der beteiligten Ingenieurbüros und Ämter richten und gemeinsam diskutieren. Deutlich wird dabei, dass vor allem Anwohnende das Projekt als große Herausforderung wahrnehmen. In weiteren Gesprächen geht es u.a. um die Funktionen, die eine zukünftige Rheinquerung erfüllen soll und wie die vielfältigen Bedarfe im Einklang mit dem dringenden Handlungsbedarf zusammengeführt, priorisiert und entschieden werden können.







Im folgenden Frage-Antwort-Katalog sind die verschriftlichten Beiträge der Teilnehmenden gelistet. Die Fragen werden im Nachgang zur Infomesse von den Fachexpert*innen bearbeitet.

Allgemeine Fragen

- Wie lange halten die Tragkabel im Allgemeinen?
- Frage: Klimawandel => Rhein trocknet immer mehr aus => Schifffahrt braucht mehr Platz => sind die Sockel denn nicht im Weg? Sollte man deswegen ganz neu eine leichtere Brücke planen?
- Citymaut prüfen, ähnlich Paris, London etc.
- Wird mein Haus überbaut?
- Neubau in gleicher Konstruktion => denkmaltechnische denkbar?
- BE-Fläche für Bohrmaschine
- Neue Brücke sollte im gleichen Stil gebaut werden wie die Brückenfamilie
- Was kann der Denkmalschutz noch für die Brücke tun?
- Verkehrliche Analysen nach Ferien vorstellen
- Brücke Tausch (Doppelstock): Fuß/Rad/ÖPNV nach oben, IV nach unten. Ist das möglich?
- Wann wird es Ergebnisse des Möbilitätsplan D geben?
- Wie und wo beteiligt sich der Bund?
- Abstimmung in Düsseldorf über Varianten ganze Bürgerschaft
- Weitere Beteiligung der Bürger in der konkreten Planung
- Erhalt der Wassersportvereine anstreben.
- Bezug zum Projekt Re-Naturierung der nördlichen Düsseldorf, Neubau oder Sanierung mit einbeziehen
- Wenn Strombrücke Bestandteil der Lösung ist, mit überlegen, was in 20-30 Jahren ist, wenn Strombrücke endgültig nicht zu retten ist.
- Neue Brücke muss sich dem Ensemble angleichen

Fragen zum Verkehrskonzept

- LKWs können über die neue U81-Überquerung geleitet werden.
- A44 wird nicht ausreichend genutzt.
- Keine LKWs auf der Theodor-Heuss-Brücke egal ob über- oder unterirdisch. Kann sofort getestet werden. Ablastung ab sofort als Testprojekt.
- Wo fahren 3000 LKW jeden Tag hin über die Brücke? Müssen die durch die Stadt?
- Eine Autospur reicht doch. Daher eine Autospur für Radfahrer umbauen.
- THB ist Stadtkern, keine Hauptverkehrsader in der Zukunft.
- THB durch die Brücke der U81 entlasten. Diese kann auch an den Seestern angeschlossen werden.
- Es geht nicht nur um eine neue Brücke! Eine Wende in der Stadt, die innovativ und zukunftsorientiert gedacht werden muss.
- Es geht nicht nur um eine neue Brücke! Eine Wende in der Stadt, die innovativ und zukunftsorientiert gedacht werden muss.
- Wieso eine weitere ÖPNV-Trasse in der Nähe der U81 bauen?
- Brauchen wir eine verbreiterte Trasse?
- Die Bestandsbrücke soll bzw. muss sofort für LKW über 7,5 Tonnen gesperrt werden.
- Mir wäre es wichtig, wenn es möglich ist, statt zweier Großbauprojekte U81 und THB, die Bedarfe zusammenzuführen. So wird wertvoller Raum in der Natur erhalten und Ressourcen werden gespart.
- Sperrung für LKW größer 7,5 Tonnen baldmöglichst
- Ganzheitliche Prozesse der ÖPNV-Entwicklung
- LKW über die U81 Überquerung leiten, THB entlasten
- Gibt es die Möglichkeit, die Brücke / den Tunnel Richtung Messe zu verschieben?
- Brückenvariante mit nur einer Individualverkehrspur pro Richtung mögliche? Reduzierung des IV
- Weitere Option: Neubau in aktueller Geometrie und Reduktion auf 1 Spur des IV (Fuß/Rad/IVÖPNV)
- Wieso keine Höchstgrenze für PKW-Anzahl?
- Muss der Autobahnverbindungsverkehr(A52) auch in Zukunft über die THB geführt werden?
- Denkauftrag: Den Verkehr der THB über den Neubau der U81 Brücke/Tunnel mitzuführen "Stadtkern entlasten", THB für Rad, Personen, Autos (Tempo 30) zu nutzen, LKW über die U81-Überführung
- Kein LKW auf der THB, einfach testen jetzt!
- Alte Verbindung linksrheinisch THB / Kniebrücke wiederherstellen als Tunnel
- Warum plant man die Querung U81 nicht direkt mit ein?
- Konzept erforderlich: "Wer soll über die THB fahren"? Keinen Schwerverkehr mehr zulassen (umleiten)
- Querschnitt verkleinern durch Verzicht auf Stadtbahn, ÖPNV nur als Bus mit MIV führen. Denn Gesamtkonzept für Stadtbahn fehlt.
- Ist eine Begrenzung für den Schwerlastverkehr (bei neuer Brücke) möglich?
- längere Lebensdauer, Lebensqualität aller Anwohner

Zusätzliche Varianten

- Schwerverkehr Tunnel einspurig und Bestandsbrücke
- Schwebende Brücke
- Bei den Tunnelvarianten: Seilbahn anstelle neu Fuß-/Radwegebrücke
- THB oder Ersatzneubau für ÖPNV, Radweg, Fußgänger; Individualverkehr in Tunnel
- Bestandsbrücke für Events (Ausstellung, Läden, Flohmärkte, Musikprogramm...) erhalten nur zugänglich für Fußgänger und schiebende Radler

Statements

- Brücke lieber für leichtere Fahrzeuge z.B. Fahrräder => weniger Verkehr
- Bitte den Menschen den Blick auf den Rhein lassen.
- Tunnel
- Brücke nur für Fußgänger und Rad finde ich super.
- Den Weitblick für dies Aufgabe, Auswirkung und mögliche Veränderung berücksichtigen
- Erhalt aus umwelttechnischer Sicht zu unterstützen.
- Tunnel verbessert Nutzbarkeit der Vorland-Bereiche => bürgerfreundlichere Flächen
- Tunnel bietet mehr Lebensqualität
- Erhalt der Brücke, Sperrung für Autoverkehr, Nutzung als High-Lane ala Paris, NYC, Begrünt für Fußgänger, Radfahrer, Tunnel für Autoverkehr
- Maschinelle Bauweise in den Lageplan darstellen.
- Fußgänger, Radfahrer, Begrünung, Positives Brückendenkmal, ähnliche High-Lane NYC
- falls es eine Neubrücke gibt unbedingt umbenennen z.B. Johanna-Ey-Brücke
- Denkmal erhalten, ESG => altes den nachfolgenden Generationen zeigen können und Neues damit zu kombinieren

Nach etwa einer Stunde offener und intensiver Gespräche diskutieren zum Abschluss der Infomesse der Mobilitätsdezernent Jochen Kral und der Projektleiter René Eis zusammen mit der Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement Katharina Metzker, der Institutsleiterin für Denkmalschutz und Denkmalpflege Svenja Schrickel und Michael Richarz, Vorstand Technik und Betrieb der Rheinbahn, in einer moderierten Podiumsdiskussion. Mit ihren unterschiedlichen Perspektiven gehen sie bereits auf einige Hinweise aus dem Publikum ein.



5. Ausblick

Die vielfältigen Beiträge der Teilnehmenden geben den Planungsverantwortlichen wichtige Hinweise für die weiteren Planungs-, Bewertungs- und Prüfungsprozesse zur Zukunftsstrategie der Theodor-Heuss-Brücke und werden in den weiteren Schritten miteinbezogen. Dabei wird vor allem auch der Umgang mit der Theodor-Heuss-Brücke bis zur Baufertigstellung berücksichtigt.

Voraussichtlich im Herbst 2023 werden Bürger*innen und Politik die Ergebnisse in zwei separaten Dialogforen vorgestellt und gemeinsam eine präferierte Lösung diskutiert.